ANTAQ 17 anos
Agência Nacional de Transportes Aquaviários

katálysis

Item 3.1 da Agenda Regulatória 2018-2019:

Padronização das Rubricas de Serviços Básicos de Terminais de Contêineres

Workshops: BSB; 10-11/JUL/2019

Agenda

① Contextualização

② Quadro referencial

③ *Benchmarking* internacional

④ Diretrizes Gerais

⑤ Tabela de Serviços Básicos: Proposta

Contextualização do Projeto

① Contextualização

Objetivo

“Padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares”

[Item 3.1 da Agenda Regulatória Biênio 2018-2019; aprovada pela Resolução ANTAQ nº 6.235/2018 - SEI 0542003]

Ou seja:

- ✓ **Serviços básicos; e não todos**
- ✓ **Rubricas; e não valores**
- ✓ **Foco: Transparência e comparabilidade**

Produto

“A equipe da ANTAQ deverá ser capaz de propor, ao final dos trabalhos, uma estrutura básica de rubricas, rígida, em níveis, contemplando os serviços essenciais tipicamente encontrados em todos os terminais de contêineres, flexibilizando de alguma forma a inclusão dos serviços complementares ou acessórios”

Etapas anteriores

1) Descrição do problema

2) Coletas de dados

3) Mapeamento dos atores envolvidos

4) Identificação do universo abrangido

5) Questionário e visitas técnicas a 7/30 terminais

6) *Benchmarking* (nacional e internacional)

7) Revisão bibliográfica

Contextualização do Projeto

② Quadro referencial

Índice

1) Questões-chave

2) Do projeto e do processo

3) Do problema a ser resolvido

4) Das informações de campo

5) Do *benchmarking* internacional do setor

6) Dos protagonistas

7) Do THC

Questões-Chave

1) Discussão complexa e multifacetada:

2) Discussão com particularidades brasileiras:

3) Comércio exterior brasileiro

4) Clientela dos terminais

5) Relação "*terminal molhado*" – "*terminal seco*"

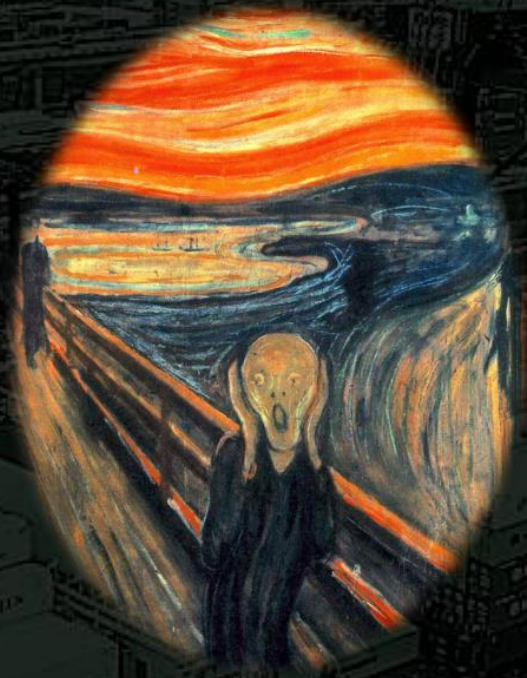
6) Escopo dos "t*erminais molhados*"

7) *Benchmarking* nacional (outros setores; outras agências)

8) Perfil das receitas/faturamento

Discussão complexa e multifacetada

Ainda demanda análise e decisões?



Contemporânea da ANTAQ: 2 décadas de discussão!

2 Agendas Regulatórias

Discussões e processos em diversos órgãos reguladores e de controle: CADE + TCU + MP + justiça.

Discussão com particularidades brasileiras:

SMJ, a discussão regulatória prevalente nos países/regiões que sediam portos de classe e referência mundial, é entre armadores e terminais; ao invés de entre "*terminais molhados*" e "*terminais secos*", como no caso brasileiro.

Neles, é o que se depreende das pesquisas, a concorrência intra-portuária até existe.

(a) Mas a esta se dedica menos atenção (ou é menos importante) que à concorrência inter-portuária; e

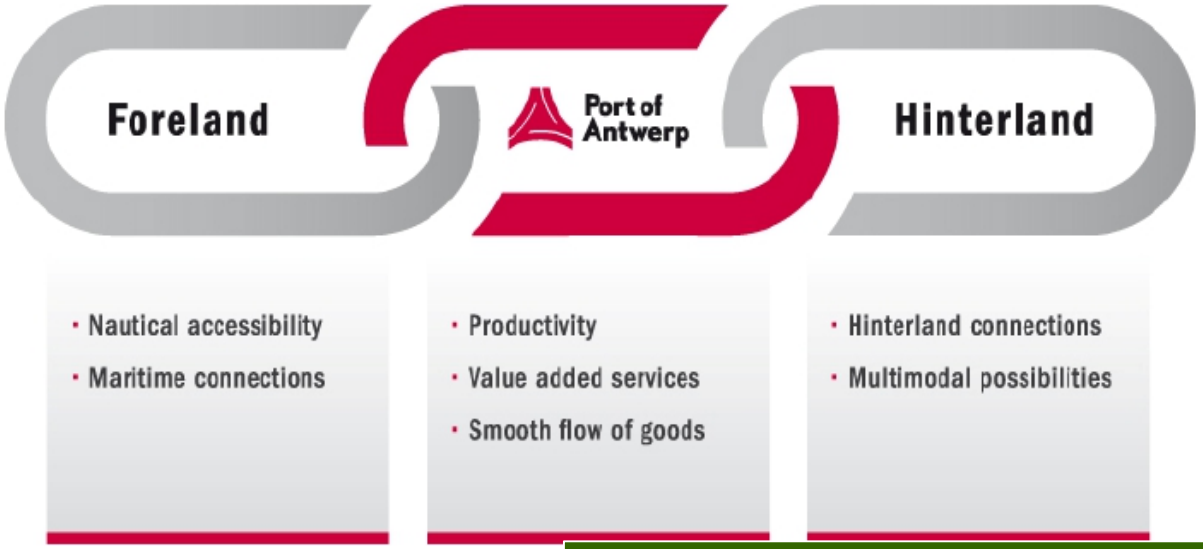
(b) A esta menos que à concorrência logística.

A seaport is more than a transit hub

A seaport is partner in the total logistics chain

Competition with other ports is about logistics and transport networks

Customer wants a total supply chain solution



Port of Antwerp

- *"Porto é mais que um 'transit hub'; é um parceiro na cadeia logística total/global.*
- *Concorrência com outros portos é, na verdade, uma concorrência logística...*
- *Isso porque o cliente quer soluções totais para a cadeia de suprimentos".*

Trade and Transport Corridor Management Toolkit

Charles Kunaka
Robin Carruthers

THE WORLD BANK

Discussão com particularidades brasileiras:

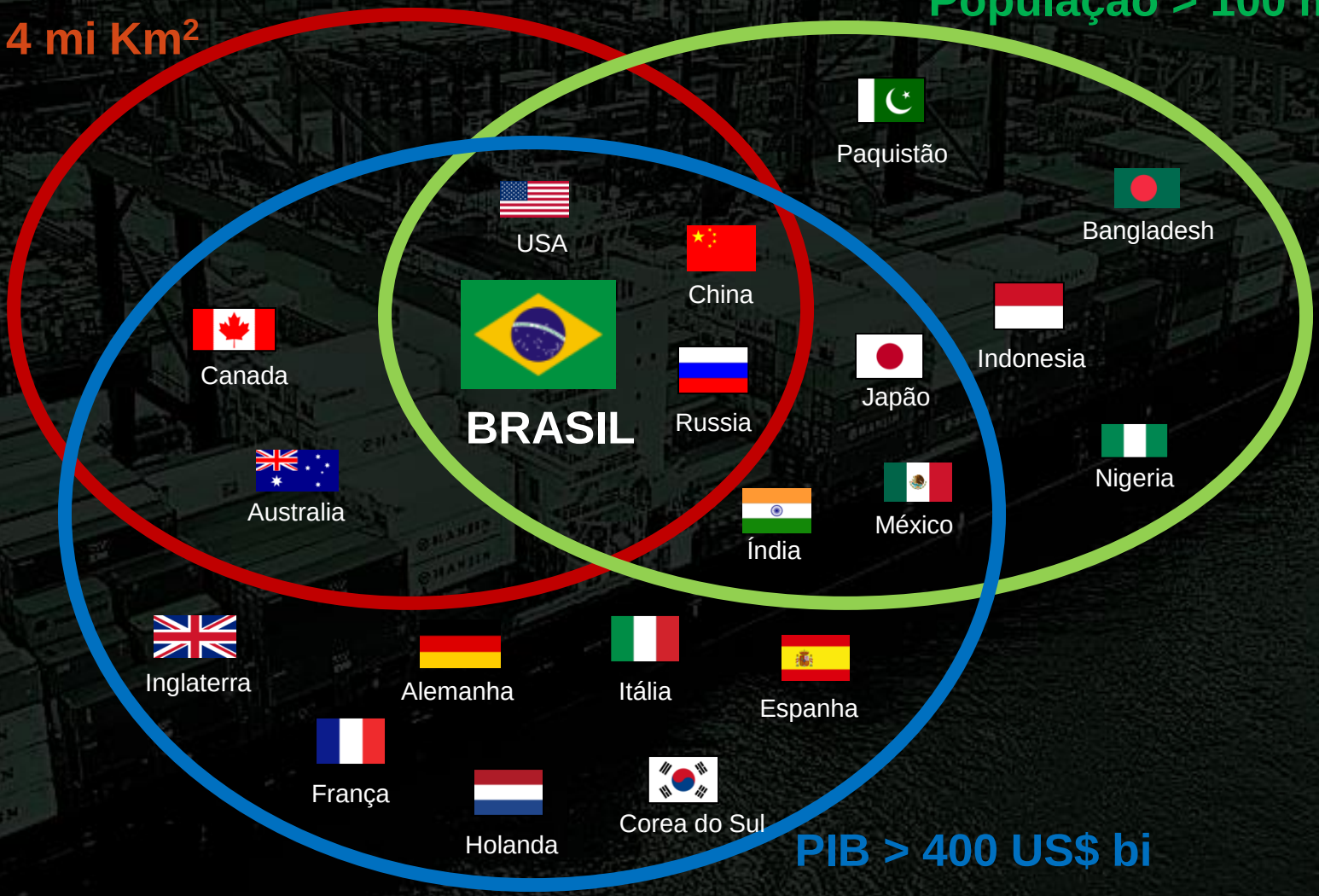
Tradicionalmente os planos nacionais brasileiros são, no título, de "*viação*" (o último completo de 1973; revisado em seu texto em 2011: anexos vetados). E, como conteúdo, a *"infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação"* – que constituem o *"Sistema Nacional de Viação – SNV"*.

Já os planos e programas mais recentes procuram ampliar o escopo e, em geral, incluem o termo "*logística*" no título. P.ex:

(i)	PNLT:	Plano Nacional de Logística e Transportes;
(ii)	PNL:	Plano Nacional de Logística;
(iii)	PIL:	Programa de Investimento em Logística
(iv)	PNLP:	Plano Nacional de Logística Portuária
(v)	PDLT:	Plano Diretor de Logística e Transportes (São Paulo)
(vi)	PELT:	Plano Estadual de Logística e Transportes (vários estados)

Brasil e o Mundo

Logística: Fator crítico de sucesso



Brasil

56º/160 (2018): "*Logistics Performance Index – LPI*" do Banco Mundial

52º/150 (2011): Custo Logístico (p.ex: BR = 15%; US = 8,6%)

109º/189 (2018): "*Doing Business*" do Banco Mundial

Reducionismo ! ! !

Logística

Serviços de Transporte

Infraestrutura de Transporte

Infraestrutura Viária

LOGÍSTICA é bem mais abrangente ! ! !

- Articulação intermodal (física, operacional e institucional);
- Sistema tributário;
- Segurança (patrimonial e humana);
- Alfândega;
- Infoestrutura (tecnologia da informação);
- Distribuição espacial (principalmente nas regiões urbanas);
- Serv. associados (ex: estufagem e consolidação de cargas);
- Infraestrutura associada (ex: armazenagem);
- Serviços de transporte
- Infraestrutura de transporte
- Infraestrutura viária

Workshop - Corredores Logísticos - Banco Mundial

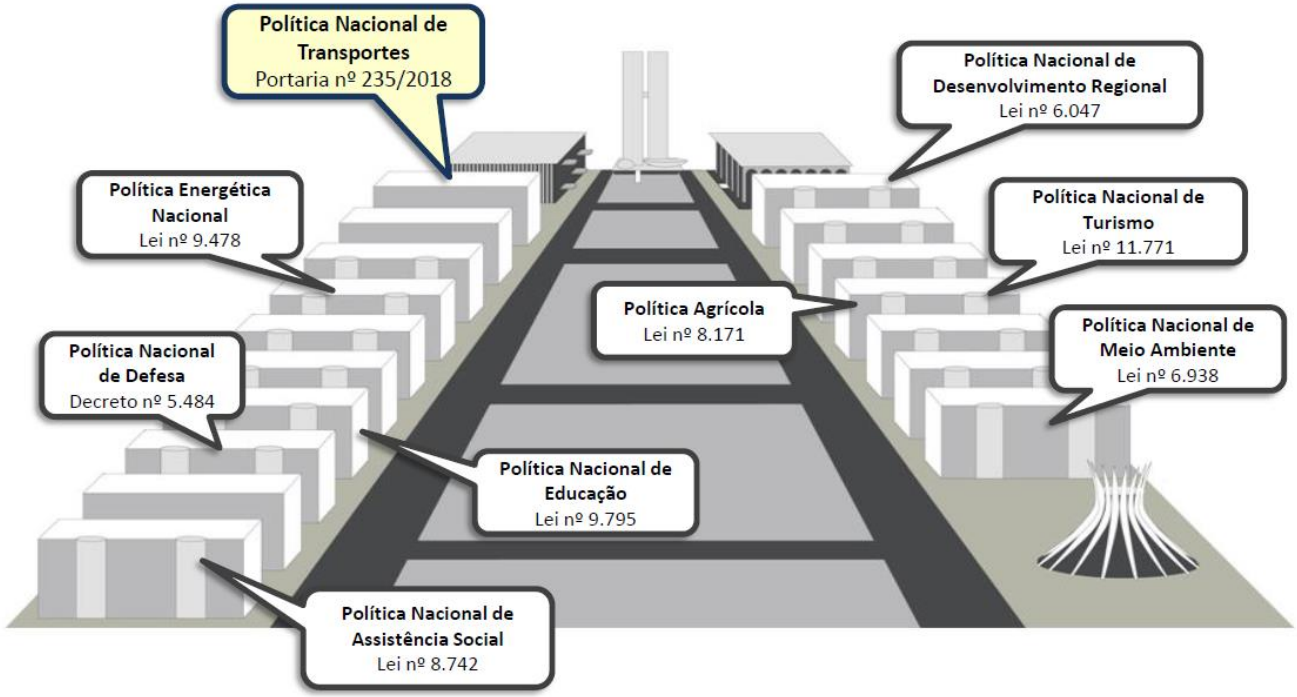
Corredores Logísticos Estratégicos

Secretaria de Política e Integração
Departamento de política e Planejamento Integrado

Ministério dos Transportes,
Portos e Aviação Civil

Brasília, 18 de setembro de 2018

Política Nacional de Transportes



Discussão com particularidades brasileiras:

A própria Lei dos Portos vigente (Lei nº 12.815, de 5/JUN/2013) submente o planejamento portuário ao logístico; ainda que este não seja tão claro e efetivamente praticado:

> *Art. 16. º Ao poder concedente compete:*
> *I - elaborar o **planejamento setorial** em conformidade com as políticas e diretrizes de **logística integrada**;*

Este comando certamente visa à competitividade (citada 2 vezes na Lei e 1 no Decreto nº 8.033, de 27/JUN/2013, que a regulamenta). E, esta, por meio da eficiência (9 na Lei e 3 no Decreto) associada à concorrência (1 na Lei e 2 no Decreto).

Comércio exterior brasileiro

Majoritariamente as operações de comércio exterior do Brasil adotam:

- Exportação: FOB (*"Free on Board"*).
- Importação: CIF (*"Cost, Insurance and Freight"* - e congêneres):

Dessas constatações decorre, como será detalhado mais adiante, que ao menos enquanto viger tais arranjos, a ação regulatória brasileira sobre a concorrência no setor encontra limitações.

Clientela dos terminais

Os clientes dos terminais de contêineres, sejam eles arrendamentos ou TUPs são, na sua esmagadora maioria, Pessoas Jurídicas – PJ: algumas grandes empresas e várias transnacionais. Esse quadro é bastante específico e distinto de outros setores brasileiros regulados.

Relação "*terminal molhado*" – "*terminal seco*"

Mesmo no Brasil, ainda que há menos tempo, tais movimentações já passaram por várias configurações. No Porto de Santos, o mais tradicional com tal tipo de operações, valem ser destacados ilustrativamente como fases/configurações mais significativas:

(a) Configuração-1 (anterior à década de 1980): Operações de contêineres em cais público, armazenado junto com outras cargas gerais; operação realizada pela CDS, esta sucedida pela CODESP.

(b) Configuração-2 (a partir de AGO/1981 – inauguração do Tecon/Santos): Idem, porém com armazenagem em instalações especializadas. Em especial o Tecon/Santos; administrado inicialmente pela Portobras e, posteriormente, pela CODESP.

(c) Configuração-3 (a partir de 1987): Operação de cais pela CODESP e armazenagem no Tecon, em instalações internas e nos Terminais Retroportuários Alfandegados – TRAs. OBS: Pode surpreender alguns; mas o tarifário da CODESP vigente (a partir de 13/JUN/2018), segue contendo diversos itens relativos à movimentação de contêineres em cais públicos do Porto de Santos. P.ex: Tabela – II; 1.4 e 1;5; Tabela – V; 5.19. Isso é explicável porque, apesar da existência de diversos terminais de contêineres especializados, arrendados e TUP, uma movimentação residual de contêineres pelo cais públicos segue ocorrendo: 0,7% em 2018.

(d) Configuração-4 (a partir de 1995): Terminais arrendados (Libra, Santos Brasil, Rodrimar, Tecondi, BTP).

(e) Configuração-5 (a partir de 2013): TUPs operando contêineres (Embraport; hoje DP World).

Relação "*terminal molhado*" – "*terminal seco*"

A relação "*terminal molhado*", "*terminal seco*", armador, embarcador e transportador/operador logístico não é, sempre, disjunta. P.ex:

- Há armadores que são acionistas de terminais; como no caso da BTP e Portonave.
- Há empresas que controlam tanto "*terminais molhados*" como "*terminais secos*"; como é o caso da Santos-Brasil em Santos.
- Consta haver tanto empresas operadoras de terminais como armadores que também são transportadores/operadores logísticos, ou têm neles participação acionária relevante.

Escopo dos "*terminais molhados*"

Vários dos "*terminais molhados*" operam cargas além de contêineres: veículos, carga de projeto, p.ex. Nesses casos, suas Tabelas de Preço constam itens relativos a essas cargas.

Benchmarking nacional

O tratamento dado por outras agências regulatórias brasileiras indicadas para análise (ANAC, ANEEL, ANS e BACEN) focam:

- A padronização de nomenclatura;
- A explicitação do "*fato gerador*" e/ou na clara caracterização do serviço prestado;
- Para valores, quando estabelecidos, focam em:

  (a) Mercados tendentes a oligopolistas ou monopolistas.

  (b) Pessoa Física – PF.
- Assim, dadas as grandes diferenças em relação à indústria de contêineres em portos brasileiros, as analogias são utilizadas com cuidado e parcimônia.

Perfil das receitas/faturamento

A maior parcela das receitas/faturamentos das empresas, arrendatárias ou TUPs, origina-se de contratos, de médio/longo prazo, firmados com seus clientes (armadores ou embarcadores). Vale dizer, as Tabelas de Preços, na prática, têm baixa utilização.

Questões-Chave

1) Discussão complexa e multifacetada:

2) Discussão com particularidades brasileiras:

3) Comércio exterior brasileiro

4) Clientela dos terminais

5) Relação "*terminal molhado*" – "*terminal seco*"

6) Escopo dos "t*erminais molhados*"

7) *Benchmarking* nacional (outros setores; outras agências)

8) Perfil das receitas/faturamento

1) Discussão complexa e multifacetada.
2) Foco (pra valer!) ainda não) na logística.
3) Peculiaridades brasileiras:
   a) Nas leis e normas;
   b) Na forma de atuação dos órgãos intervenientes;
   c) No *modus operandi* portuário e de comércio exterior.
4) PJ: quase a totalidade da clientela dos terminais.
5) Histórico + novos arranjos na relação "*terminal molhado*" – "*terminal seco*".
6) *"Terminais molhados"* operam não apenas contêineres.
7) Maior parte das receitas/faturamentos dos terminais, arrendados e TUPs, vêm de contratos (e não de cobranças pelas Tabelas de Preços).

③ *Benchmarking* internacional

Comissão de Competição da EU

Table 1: CENSA THC Formula Cost Elements

	Current		Proposed
01	Delivering empty container and receiving full container at the terminal, and all clerical work and reporting associated with delivering and receiving	01	Delivering empty container and receiving full container at the terminal gate
02	Inspection and reporting condition of container and completion of interchange receipt	02	Container inspection
03	Inspection and reporting of seals and wiring including removal of invalid labels and resealing as appropriate	03	Seals and wiring inspection
04	Movement of container on / from chassis, barge or railcar	04 07	Placing/removing container on delivery vehicle
05	Internal transport of container from/to/from stack	05 06 09	Move to/from stack
06	Handling container out of/into/out of stack		
07	Reporting of chassis, barge and railcar activities into/out of the terminal		
08	Storage of full container within the time limits defined in the conference tariff	08	Container storage within terminal
09	Take laden box out of stack		
10	Internal transport of container from stacking area to ship's side under hook	10 11	Move from stack to ship's side and v.v.
11	Move of container from ship's side under hook to ship's rail		
12	Move of container from ship's rail into ship's cell (including ship's hold or deck)	12	Move from ship's side to cell and v.v.
13	including unsecuring and securing, and movement of hatch-covers from bay to bay or to quayside or vice-versa	13	Opening and closing of hatch-covers
14	Lashing of container	14	Lashing of container
15	Wharfage charges and quay dues, etc. where related to cargo	15	Wharfage
16	Physical and clerical terminal planning plus reporting of container activities into vessel, including damage reporting and inspection of seals, wiring and labels.	16	Planning
17	Overtime or public holiday extra working costs	17	Overtime
	The following elements are additional to GP containers and can either be incorporated into the GP costs to produce an average THC, or can be used to justify a higher THC for temperature-controlled cargo.		
18	Pre-trip container inspection	18 19	Container inspection and connection of power
19	Connecting of container cables, clip-on units and/or generating sets	19	
20	Electric power supply, liquid nitrogen, etc.	20	Coolant / power supply
21	Monitoring of temperatures		
22	Administration including reporting of defective units and reporting equipment into/out of terminal	21 22	Administration
23	Temperature-controlled container costs in excess of GP items 8,9,10,11 and 12	23	TC handling costs
24	Temperature-controlled container costs in excess of GP items 13 and 18	24	TC hatch-cover costs

	Terminal Cost Elements for non-standard ISO containers *The following element is additional to GP containers and can either be incorporated into the GP costs to produce an average THC, or can be used to justify a higher THC for special containers*		
25	For loading overheight or other non-standard containers involving the use of special spreaders or equipment	25	Out of guage container handling costs
	Terminal Cost Elements for dangerous cargo *The following element is additional to GP containers and can either be incorporated into the GP costs to produce an average THC, or can be used to justify a higher THC for containers carrying dangerous cargo*		
26	Additional physical and administrative costs associated with the handling of dangerous goods (IMO) at terminals	26	Dangerous cargo handling costs
NOTE	Physical and administrative costs associated with the handling of non-ISO containers or uncontainerisable cargo will be charged separately to a THC		
	Items 16 and 17 – to be equally divided		

- Os primeiros 17 elementos são de uso geral. Desses os itens 1 a 11, e 15, são de responsabilidade do dono da carga;
- Já os itens 12 a 14 são responsabilidades do armador.

- **Fonte: Relatório "Terminal handling charges during and after liner conference era"**
- **Fonte originária: CENSA - *"Council of European and Japanese National Shipping Association"***

Table 1: CENSA THC Formula Cost Elements

	Current		Proposed
01	Delivering empty container and receiving full container at the terminal, and all clerical work and reporting associated with delivering and receiving	01	Delivering empty container and receiving full container at the terminal gate
02	Inspection and reporting condition of container and completion of interchange receipt	02	Container inspection
03	Inspection and reporting of seals and wiring including removal of invalid labels and resealing as appropriate	03	Seals and wiring inspection
04	Movement of container on / from chassis, barge or railcar	04 07	Placing/removing container on delivery vehicle
05	Internal transport of container from/to/from stack	05 06 09	Move to/from stack
06	Handling container out of/into/out of stack		
07	Reporting of chassis, barge and railcar activities into/out of the terminal		
08	Storage of full container within the time limits defined in the conference tariff	08	Container storage within terminal
09	Take laden box out of stack		
10	Internal transport of container from stacking area to ship's side under hook	10 11	Move from stack to ship's side and v.v.
11	Move of container from ship's side under hook to ship's rail		
12	Move of container from ship's rail into ship's cell (including ship's hold or deck)	12	Move from ship's side to cell and v.v.
13	including unsecuring and securing, and movement of hatch-covers from bay to bay or to quayside or vice-versa	13	Opening and closing of hatch-covers
14	Lashing of container	14	Lashing of container
15	Wharfage charges and quay dues, etc. where related to cargo	15	Wharfage
16	Physical and clerical terminal planning plus reporting of container activities into vessel, including damage reporting and inspection of seals, wiring and labels.	16	Planning
17	Overtime or public holiday extra working costs	17	Overtime

Divisão de responsabilidades

Table 2: Split of THC Charges between Shipper and Ship Operator

	ACTIVITY	COVERED BY
01	Delivery MT and receiving full (+all associated clerical work and reporting)	THC
02	Inspection and reporting condition of container/ completion interchange	THC
03	Inspection and reporting of seals and wiring, removal invalid labels, re-sealing	THC
04	Movement of container on/from chassis, barge or wagon	THC
05	Internal transport of container to or from stack	THC
06	Handling container into or out of stack	THC
07	Reporting of chassis, barge and wagon activities in and or out of terminal	THC
08	Storage of full container within time limits defined by Conference	THC
09	Take laden box out of stack	THC
10	Internal transport from stack to ship's side under hook	THC
11	Move of container from ship's side to ship's rail	THC
12	Move of container from ship's rail into ship's cell	Freight rate
13	Opening and closing hatch covers	Freight rate
14	Lashing of container	Freight rate
15	Physical and clerical planning of vessel operation + reporting	Freight rate
16	Overtime	Freight rate
17	Wharfage	Freight rate

Source: PortStrategy, July 2005. copyright © Mercator Media 2008

Fonte: Relatório "*Terminal handling charges during and after liner conference era*"

EU - Processo AT.39850
Transporte marítimo de contentores

C 327/4 PT Jornal Oficial da União Europeia 6.9.2016

Resumo da Decisão da Comissão

de 7 de julho de 2016

relativa a um processo nos termos do artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e do artigo 53.º do Acordo EEE

(Processo AT.39850 — Transporte marítimo de contentores)

[notificada com o número C(2016) 4215]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(2016/C 327/04)

"A decisão torna juridicamente vinculativos os compromissos propostos por 14 empresas de transporte marítimo regular de contentores: Maersk (Dinamarca), MSC (Suíça), CMA CGM (França), Hapag-Lloyd (Alemanha), Hamburg Süd (Alemanha), COSCO (China), OOCL (Hong Kong), Evergreen (Taiwan), Hanjin (Coreia do Sul), Hyundai Merchant Marine (Coreia do Sul), MOL (Japão), NYK (Japão), UASC (Emirados Árabes Unidos) e ZIM (Israel)"

EU - Processo AT.39850
[Decisão da Comissão]

(12) As Partes não serão obrigadas a publicar ou comunicar («anunciar») os seus preços, mas, caso optem por o fazer, os anúncios têm de permitir que os compradores os compreendam e neles confiem. Para o efeito, as Partes propuseram que os anúncios de preços contivessem, pelo menos, as seguintes informações:

a) O montante da tarifa de base, as sobretaxas de combustível («BAF»), as sobretaxas de segurança, as taxas de movimentação de contentores em terminais («THC») e as taxas de época alta («PSS», ou taxas similares);

b) Quaisquer outras taxas que possam aplicar-se;

c) Os serviços a que se aplicam;

d) O período a que se referem (que pode ser expresso como período fixo ou sem termo, caso em que os preços são válidos até nova decisão).

Os anúncios não serão feitos mais de 31 dias antes da data de implementação.

Compromissos (14 armadores)

Price Announcements shall include at least all the following elements of the Price:

i. The basic charge for the carriage of container by sea (the Base Rate).
ii. Bunker related charges and surcharges.
iii. Security related charges and surcharges.
iv. Charges to recover costs levied by terminal operators for the handling of containers (Terminal Handling Charges).
v. Additional charges and surcharges reflecting foreseeable high demand (such as Peak Season Surcharges).

Brasil
Resolução ANTAQ nº 2389 (em revisão)

VII - Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge - THC): ressarcimento do preço cobrado pelos serviços de movimentação de cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre empresa de navegação, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação;

VI - Cesta de Serviços (Box Rate): preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre empresa de navegação, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação;

Contextualização do Projeto

④ Diretrizes Gerais

Estratégia

A despeito da potencial pequena utilização de Tabela de Preços nos/pelos terminais de contêineres, como visto anteriormente, ao menos se e enquanto viger o modelo balizado pela Lei nº 12.815/2013 e normas dos diversos órgãos intervenientes, adotar-se uma solução de compromisso que busque compatibilizar esse arcabouço legal e normativo e as distintas visões dos atores envolvidos. Aliás, na linha do voto dos dois Diretores que já emitiram seus votos no processo de revisão da Resolução nº 2.389/2012.

Diretrizes

1) Explicitação do rol de serviços potencialmente utilizáveis nos terminais para, em qualquer situação ou hipótese, transitar do portão do terminal ao porão do navio; ou vice-versa .
OBS: Rol possível de ser revisto periodicamente.

2) Classificação dos serviços em:

a) Inerentes:	Obrigatórios e exclusivos.
b) Complementares:	Obrigatórios ou exclusivos.
c) Acessório:	Nem obrigatórios, nem exclusivos

OBS:

- Obrigatoriedade: Do serviço definido.
- Exclusividade: Da prestação do serviço dentro das fronteiras do terminal (dado que ele seja demandado: obrigatório ou não).

Diretrizes

3) Padronização de nomenclatura de todos eles (p.ex., na linha do "*Electronic Code of Federal Regulations - e-CFR*", Parte-520, americano).

4) Explicitação de "*fato gerador*" e/ou caracterização de cada um deles (idem).

5) Estruturação da Tabela de Preços:

a) Inerentes: RoI padronizado + Nomenclatura padronizada

b) Complementares: RoI flexível + Nomenclatura padronizada

c) Acessórios: RoI livre + Nomenclatura livre

OBS: Para especificidades do terminal.

6) Adoção de sistemática de "*armazenagem/permanência temporária*" (*"free time"*), com prazo máximo para retirada de cargas de/para instalações de retroárea (contígua ou remota) – na linha da minuta de revisão da Resolução nº 2.389/2012 e votos dos dois Diretores.

Diretrizes

7) Liberdade para os terminais definirem valores para cada uma das rubricas, exigindo, porém, divulgação no site do terminal/empresa;

8) Liberdade para os terminais definirem "*pacotes de serviços*" (na linha dos planos de saúde) ; com exigência apenas de:

- Valor igual ou menor à somatória dos serviços da tabela (inerentes, complementares ou acessórios (na linha nas normativas do BACEN);
- Divulgação no site do terminal/empresa.

Contexto do Projeto

④ Serviços Básicos: Proposta

Serviços Básicos

Terminais de Contêineres

Serviços Básicos

	Serviço	Medição	Modalidade	Obrigatório? (*)	Exclusivo? (**)
1	Seviços de carga e descarga	unidade		x	x
2	Peação ou desapeação a bordo	unidade		x	x
3	Engate ou desengate em terra	unidade		x	x
4	Transporte interno	unidade		x	x
5	Recebimento ou entrega de/para vagões ou caminhões	unidade		x	x
6	Utilização de porteiner ou guindaste	unidade		x	x
7	Colocaçao/remoção da pilha	unidade		x	x
8	Armazenagem	Unidade/perído	Free Time	x	x
			Pós-Free Time	x	N
10	Emissão de documentos	unidade		x	N
11	Estufagem ou desestufagem	unidade		N	N
12	Posicionamento para vistoria	unidade		x	x
13	Pesagem	unidade		x	x
14	Fornecimento de tomada e consumo de energia eletrica	unidade/período		x	x
15	Monitoramento da temperatura	unidade/período		x	x
16	Vstoria/aplicação de lacre	unidade		x	x
17	Fornecimento de fotografias	unidade		N	N
18	Utilização de tanque de contenção de resíduos	unidade		x	x
19	Limpeza do tanque e destinação do resíduo gerado	unidade e volume		N	N
20	Inspeção não invasiva (escaner)	unidade		x	x
21	Fumigação	unidade		N	x
22	Fornecimento e colocação de rótulos	unidade		x	N
23	Permanência de veículos			N	N
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					

(*)	OBRIGATORIEDADE: Do serviço (para, em qualquer situação ou hipótese, transitar do portão do terminal ao porão do navio; ou V.V
(**)	EXCLUSIVIDADE: Da prestação do serviço dentro das fronteiras do terminal (dado que ele seja demandado: obrigatório ou não)

ANTAQ 17 anos
Agência Nacional de Transportes Aquaviários

katálysis

Item 3.1 da Agenda Regulatória 2018-2019:

Padronização das Rubricas de Serviços Básicos de Terminais de Contêineres

Workshops: BSB; 10-11/JUL/2019

Hamburg
Bremerhaven
Netherlands
Rotterdam
Germany
Zeebrügge
Duisburg
Antwerpen
Dortmund
Belgium
Frankfurt

THC - Terminal Handling Charge

Terminal Handling Charge Germany:

Charge applicable for the handling of containers at the port, determined and charged by the carrier. The THC is charged per container for all **German ports**:

New THC as from 1st of February 2019

HAMBURG & BREMERHAVEN

THC per Container	Currency	20'DC	40'DC/HC	20'Reefer	40' Reefer
Export THC	EUR	232,-	232,-	357,-	357,-
Valid from German loading ports (Hamburg & Bremerhaven) to all worldwide destinations					
Import THC	EUR	232,-	232,-	357,-	357,-
Valid from all worldwide origins to German destination ports (Hamburg & Bremerhaven)					

Valid as from 1st of February 2019 until further notice

Local Terminal Charges - GERMANY

All amounts in Euro per container per day or item.
All amounts valid per in gauge, non hazardous ISO container unless other specified.
Any other item not listed hereafter must be referred to with the local management.

On all amounts an additional surcharge of 1,5% for the hafenfonds is applicable (exception storage charges)

last update: 01.07.2019

**valid as from 01.08.2019*

Gate Move			Charge (+1,5% Hafenfond)		Remarks
Port	Terminals	Currency	20' GP / SP	40' GP / SP	
Hamburg	HHLA	EUR	177,90 €	177,90 €	to be charged for any additional gate move, e.g. for cancelled bookings (HHLA incl. Service Fee)
	Eurogate		107,00 €	107,00 €	
Bremerhaven	Eurogate		107,00 €	107,00 €	
	NTB		115,00 €	115,00 €	
	MSC Gate		114,25 €	114,25 €	
Wilhelmshaven	Eurogate		107,00 €	107,00 €	

Gate Move additional IMO (except classes 1&7)			Charge (+1,5% Hafenfond)		Remarks
Port	Terminals	Currency	20' GP / SP	40' GP / SP	
Hamburg	HHLA	EUR	65,60 €	65,60 €	to be added to the gate move
	Eurogate		65,60 €	65,60 €	
Bremerhaven	Eurogate		65,60 €	65,60 €	
	NTB		70,00 €	70,00 €	
	MSC Gate		65,60 €	65,60 €	
Wilhelmshaven	Eurogate		65,60 €	65,60 €	

Terminal Move			Charge (+1,5% Hafenfond)		Remarks
Port	Terminals	Currency	20' GP / SP	40' GP / SP	
Hamburg	HHLA	EUR	138,90 €	138,90 €	to be charged for any additional handling on the terminal.
	Eurogate		107,00 €	107,00 €	
	Eurogate (in case of authorities advise)		174,60 €	174,60 €	
Bremerhaven	Eurogate		107,00 €	107,00 €	
	Eurogate (in case of authorities advise)		167,00 €	167,00 €	
	NTB		115,00 €	115,00 €	
	MSC Gate		114,25 €	114,25 €	
Wilhelmshaven	Eurogate		174,60 €	174,60 €	

Labelling or removing labels during gate moves (Otherwise terminal moves have to be added)			Charge (+1,5% Hafenfond)		Remarks
Port	Terminals	Currency	20' GP / SP	40' GP / SP	
Hamburg	HHLA	EUR	114,00 €	114,00 €	incl. Label
	Eurogate		114,60 €	114,60 €	incl. Label
Bremerhaven	Eurogate		114,60 €	114,60 €	incl. Label
	NTB		* 210,00 €	* 210,00 €	incl. 4 Label (further label 30 € p.L.)
	MSC Gate		109,25 €	109,25 €	incl. Label
Wilhelmshaven	Eurogate		114,60 €	114,60 €	incl. Label

Local Terminal Charges - GERMANY

All amounts in Euro per container per day or item.
All amounts valid per in gauge, non hazardous ISO container unless other specified.
Any other item not listed hereafter must be referred to with the local management.

On all amounts an additional surcharge of 1,5% for the hafenfonds is applicable (exception storage charges)

last update: 01.07.2019 **valid as from 01.08.2019*

Sealing of container during gate move			daily charge (+1,5% Hafenfond)		Remarks
Port	Terminals	Currency	20' GP / SP	40' GP / SP	
Hamburg	HHLA	EUR	90,00 €	90,00 €	Extra moves (Terminal moves) and addit. charges to be added for sealing on terminal
	Eurogate		90,00 €	90,00 €	
Bremerhaven	Eurogate		90,00 €	90,00 €	
	NTB		90,00 €	90,00 €	
	MSC Gate		90,00 €	90,00 €	
Wilhelmshaven	Eurogate		90,00 €	90,00 €	

Change of vessel / Status Change			Charge		Remarks
Port	Terminals	Currency	20' GP / SP	40' GP / SP	
Hamburg	HHLA	EUR	150,00 €	150,00 €	Gate moves will be added on top / Cntr. will not loaded as planned on a vessel due to not delivery until cut-off-date or due to missing Z-Nr. or VGM Nr.
	Eurogate		150,00 €	150,00 €	
Bremerhaven	Eurogate		150,00 €	150,00 €	
	NTB		150,00 €	150,00 €	
	MSC Gate		150,00 €	150,00 €	
Wilhelmshaven	Eurogate		150,00 €	150,00 €	

SPECIAL - charges have to be verified on case by case base

Fumigation			Charge (+1,5% Hafenfond)		Remarks
Port	Terminals	Currency	20' GP / SP	40' GP / SP	
Hamburg	all Terminals	EUR	550,00 €	750,00 €	
Bremerhaven	all Terminals		550,00 €	750,00 €	
Wilhelmshaven	Eurogate		*will follow*	*will follow*	

Customs inspection of container on terminal			Charge (+1,5% Hafenfond)		Remarks
Port	Terminals	Currency	20' GP / SP	40' GP / SP	
Hamburg	all Terminals	EUR	200,00 €	200,00 €	Terminal moves to be added
Bremerhaven	all Terminals		200,00 €	200,00 €	
Wilhelmshaven	Eurogate		200,00 €	200,00 €	

Drayage between Hamburg terminals (e.g. for wrong delivered container)			Charge		Remarks
Port	Terminals	Currency	20' GP / SP	40' GP / SP	
Hamburg	all Terminals	EUR	110,00 €	110,00 €	2 gate moves to be added, max. weight 27 ts

Local Terminal Charges - GERMANY

All amounts in Euro per container per day or item.
All amounts valid per in gauge, non hazardous ISO container unless other specified.
Any other item not listed hereafter must be referred to with the local management.

On all amounts an additional surcharge of 1,5% for the hafenfonds is applicable (exception storage charges)

last update: 01.07.2019 **valid as from 01.08.2019*

Customs scanning and other examination charges (for OOG Cntrs.: **Rate doubles** - please contact your sales contact for detailled costs)			Charge (+1,5% Hafenfond)		Remarks
Port	**Terminals**	**Currency**	**20' GP / SP**	**40' GP / SP**	
Hamburg	all Terminals	EUR	535,00 €	535,00 €	Incl. gate moves & trucking. Subject to ev. waiting time (30 minutes incl.) and special surcharge on hazardous cntr. and other charges if applicable.
Bremerhaven	all Terminals		377,00 €	377,00 €	X-RAY MODULE for all Terminals: customs scanning charge due to change to the customs process
Wilhelmshaven	Eurogate		442,00 €	442,00 €	incl. movement to customs scanning. Inkl. Gate moves

Blocking by waterway police			Charge		Remarks
Port	**Terminals**	**Currency**	**20' GP / SP**	**40' GP / SP**	
Hamburg	all Terminals	EUR	150,00 €	150,00 €	Plus terminal move, plus 35 € supervision.
Bremerhaven	all Terminals		150,00 €	150,00 €	
Wilhelmshaven	all Terminals		150,00 €	150,00 €	

Documentation Photo			special charge	Remarks
Port	**Terminals**	**Currency**		
Hamburg	all Terminals	EUR	50 € / per order	plus 2 terminal moves
Bremerhaven	all Terminals		50 € / per order	
Wilhelmshaven	all Terminals		50 € / per order	

TSC - Terminal Security Charge - Import Germany

ISPS Code

Terminal Security Charge - Import Germany

The terminal security charge (part of ISPS) is applicable for all imported containers to Germany.
This charge is applicable per Container for all German Ports:

HAMBURG & BREMERHAVEN

TSC per Container	Currency	20'DC	40'DC/HC	20'Reefer	40' Reefer
Import TSC	EUR	10,50	10,50	10,50	10,50

Valid from all worldwide origins to German destination ports (Hamburg & Bremerhaven)

Local Terminal Storage Charges GERMANY

All amounts in Euro per container per day or item.

All amounts valid per **in gauge, non hazardous ISO container** unless other specified.

If a booking is cancelled - no freetime is applicable !

OOG and Non ISO Container => Every of the a.m. storage rates doubles !

Any other item not listed / special requests (OOG) must be referred to with the local management.

last update: 01.08.2018 ****valid as from 15.08.2018***

Hamburg - HHLA

Export - incl. delivery date			daily charge		
Free time	Days	Currency	20'	40'	45'
6 calendar days	7 to 14	EUR	33,40 €	66,80 €	100,20 €
	15 onwards	EUR	66,80 €	133,60 €	200,40 €
IMO (all classes except 1&7) **subject to vessel and port restriction*					
2 calendar days	3 to 10	EUR	33,40 €	66,80 €	100,20 €
	11 onwards	EUR	66,80 €	133,60 €	200,40 €

Import - incl. container´s discharge day			daily charge		
Free time	Days	Currency	20'	40'	45'
3 calendar days	4 to 8	EUR	33,40 €	66,80 €	100,20 €
	9 onwards	EUR	66,80 €	133,60 €	200,40 €
IMO (all classes except 1&7) **subject to vessel and port restriction*					
1 calendar day	2 to 6	EUR	33,40 €	66,80 €	100,20 €
	7 onwards	EUR	66,80 €	133,60 €	200,40 €

Transshipment- incl. container´s discharge day			daily charge		
Free time	Days	Currency	20'	40'	45'
7 calendar days	8 to 14	EUR	33,40 €	66,80 €	100,20 €
	15 onwards	EUR	66,80 €	133,60 €	200,40 €
IMO (all classes except 1&7) **subject to vessel and port restriction*					
1 calendar day	2 to 8	EUR	33,40 €	66,80 €	100,20 €
	9 onwards	EUR	66,80 €	133,60 €	200,40 €

Pick Up & Drop Off Charges for Containers

Pick Up & Drop Off Charges

For some depots the pick up and the return of empty Containers incurs charges due to the situation of local stocks and demand.
This charge is applicable per Containertype (20‘ or 40‘) for all mentioned depots in the following tariff:

Actual Pick Up & Drop Off Tariff

Actual Pick Up & Drop Off Tariff Europe 2019

Valid as from 01.08.2019 until 31.12.2019

TARIFF Inland Terminals Export Storage Costs

Standard Container 20'/40' DC + HC // Valid until 30.06.2019 event Date

NC Service For shipments via the German Ports Hamburg, Bremerhaven and Wilhelmshaven

ILS	COUNTRY	LOCATION	ICD CODE	Terminal	FREE TIME CALENDAR DAYS (incl. arrival day)	DAYS	RATE PER 20' IN EURO	RATE PER 40' IN EURO	COMMENTS
GCE	AUSTRIA	ENNS	ATENADEHG	EHG Ennshafen Container Terminal Enns GmbH, Ennshafenstraße 45, A-4470 Enns	3	4	42	53	INCL. Extrahandling
						5 - 7	10	20	
						8 onwards	15	30	
GCE	AUSTRIA	GRAZ	ATGRZDGRZ	Graz Süd CCT Am Terminal 2 A-8402 Graz Werndorf	2	3	43	55	INCL. Extrahandling
						4 - 7	10	20	
						8 onwards	21	42	
GCE	AUSTRIA	KREMS	ATKREDMET	METRANS (Danubia) Krems GmbH Karl-Mierka-Strasse 7-9 A 3500 Krems an der Donau	10	11	59	67	INCL. Extrahandling
						12 onwards	8	16	As from day 41 additional Handling 50 EUR and additional Storage 10 EUR per TEU/day
GCE	AUSTRIA	LINZ	ATLNZDABP	CCT Linz Linz Stadthafen CCT Saxinger Str. 1a, A-4020 Linz	2	3	43	55	INCL. Extrahandling
						4 - 7	10	20	
						8 onwards	21	42	
GCE	AUSTRIA	SALZBURG	ATSZGDCTS	CTS Salzburg CTS Container Terminal Salzburg Ges. m.b.H., Terminalstrasse 2, A-5071 Wals/Salzburg	2	3	42	53	INCL. Extrahandling
						4 - 7	10	20	
						8 onwards	15	30	
GCE	AUSTRIA	WIEN	ATVIEDABP	WienCont WienCont Containerterminal GmbH, Freudenauer Hafenstrasse 12, A-1020 Wien	3	4	42	53	INCL. Extrahandling
						5-9	10	20	
						10 onwards	15	30	
GCE	AUSTRIA	WIEN	ATVIEDOBB	OBB Infrastruktur, Güterzentrum Wien Süd, Praterstrasse 3, 1020 Wien	2	3	42	53	INCL. Extrahandling
						4-9	10	20	
						10 onwards	15	30	
GCE	AUSTRIA	WOLFURT	ATWFTDCCT	Wolfurt CCT Senderstrasse 32 A-6960 Wolfurt	0	1	42	53	INCL. Extrahandling
						2-6	10	20	
						7 onwards	15	30	
GCE	CZECH REPUBLIC	PRAHA	CZPRGDMET	METRANS A.S. Podleska 926, CZ-10400 Prag 10 (Uhrineves)	10	11	58	66	INCL. Extrahandling
						12 onwards	8	16	
GCE	CZECH REPUBLIC	CESKA TREBOVA	CZCTRDMET	METRANS A.S. Terminal Ceska Trebova Rybnik 276 CZ 560 02 Ceska Trebova	10	11	58	66	INCL. Extrahandling
						12 onwards	8	16	
GCE	CZECH REPUBLIC	USTI NAD LABEM	CZULNDULN	METRANS A.S. Pristavni 432/8 Usti nad Labem CZ 400 07	10	11	58	66	INCL. Extrahandling
						12 onwards	8	16	
GCE	CZECH REPUBLIC	ZLIN	CZZLNDMET	METRANS A.S. Terminal ZLIN/Lipa CZ 76311 Zelechovice nad Dřevnicí-Lípa	10	11	58	66	INCL. Extrahandling
						12 onwards	8	16	
GCE	GERMANY	ASCHAFFENBURG		TCA-Trimodales Containerterminal Aschaffenburg GmbH Hafenkopfstrasse 3 63741 Aschaffenburg	3	4	45	60	INCL. Extrahandling
						5 onwards	15	30	
						10 onwards	30	50	
GCE	GERMANY	BAMBERG		baymodal Bamberg GmbH Hafenstrasse 30 , 96052 Bamberg	3	4	47	59	INCL. Extrahandling
						5 - 6	13	26	
						7 onwards	21	42	
GCE	GERMANY	BERLIN	DEBERDTFG	DUSS Grossbeeren Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene–Straße (DUSS) mbH An der Anhalter Bahn 1 D-14979 Großbeeren	2	3 onwards	47	59	INCL. Extrahandling
						5 onwards	21	42	
GCE	GERMANY	BREMEN	DEBREDGRI	Griepe Container GmbH Windhukstrasse 20-226 28237 Bremen	5	6	35	70	INCL. Extrahandling
						7 onwards	21	42	

Terminal Handling Charge Germany:

Charge applicable for the handling of containers at the port, determined and charged by the carrier. The THC is charged per container for all **German ports**:

New THC as from 1st of February 2019

HAMBURG & BREMERHAVEN

THC per Container	Currency	20'DC	40'DC/HC	20'Reefer	40' Reefer
Export THC	EUR	232,-	232,-	357,-	357,-
Valid from German loading ports (Hamburg & Bremerhaven) to all worldwide destinations					
Import THC	EUR	232,-	232,-	357,-	357,-
Valid from all worldwide origins to German destination ports (Hamburg & Bremerhaven)					
Valid as from 1st of February 2019 until further notice					